

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisa evaluasi pemanfaatan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor baik dari segi perencanaan dan kelengkapan dan dari segi efektivitasnya, didapatkan hasil sebagai berikut.

1. Perencanaan RHK Sepeda Motor tidak berpedoman pada standar yang telah merekomendasikan oleh Pusjatan, tetapi Dinas Perhubungan Kota Padang mendesain RHK sepeda motor dengan standar tersendiri, yaitu dengan metode perhitungan antrean kendaraan (sepeda motor) pada jam sibuk di masing-masing pendekat simpang pada saat nyala merah dan disesuaikan dengan keadaan eksisting pendekat simpang.
2. Kelengkapan fasilitas RHK di Kota Padang masih kurang lengkap jika dibandingkan dengan kelengkapan fasilitas RHK di Kota Bandung yang telah memiliki kelengkapan seperti rambu-rambu pemberitahuan RHK, himbauan untuk menggunakan RHK yang telah tersedia, dan baliho pengenalan RHK di sekitar ruas-ruas jalan yang menggunakan fasilitas RHK
3. Jika dikaji menurut standar yang direkomendasikan oleh Pusjatan untuk keadaan geometrik, dimensi pendekat simpang yang menggunakan fasilitas RHK belum memenuhi syarat untuk diberikan fasilitas RHK karena lebar lajur eksisting yaitu, 2,25 m pada pendekat Utara dan 3 m

pada pendekat selatan lebih kecil dari lebar yang minimum yang direkomendasikan oleh Pusjatan yaitu 3,5 m.

4. Kemudian, menurut standar yang telah diatur oleh Pusjatan, keadaan arus lalu lintas di pendekat simpang A. Yani bagian Utara belum terlalu membutuhkan fasilitas RHK karena penumpukan sepeda motor yang terjadi di pendekat simpangnya  $< 30$  yaitu hanya 20 unit sepeda motor per nyala merah, sedangkan pada pendekat simpang bagian selatan sudah layak dan memang membutuhkan fasilitas RHK karena penumpukan sepeda motor yang terjadi  $> 30$  yaitu 32 unit sepeda motor per nyala merah.
5. Tidak terjadi perbedaan yang signifikan pada jumlah kendaraan yang lepas pada fase hijau di pendekat simpang yang telah menggunakan RHK dengan pendekat simpang yang tidak menggunakan RHK. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji hipotesis *t-test* yang menunjukkan kecenderungan nilai  $p\text{-value} > \alpha (0,05)$  dan nilai  $t_{hitung}$  cenderung  $<$  nilai  $t_{tabel}$  yang mengartikan hipotesis awal ( $H_0$ ) yang mengatakan bahwa variabel tersebut bernilai/berkedudukan sama dan tidak berbeda secara signifikan.
6. Dari hasil pengamatan secara visual bahwa fasilitas RHK di pendekat simpang A. Yani terkhusus pada pendekat arah selatan, perlu dilakukan penambahan dimensi RHK, karena pada beberapa kejadian terjadi penumpukan sepeda motor yang ingin memasuki area RHK, namun karena raung RHK tidak dapat dimasuki lagi pengendara tersebut terpaksa

berhenti di lajur LTOR. Hal ini juga didukung dengan data di pendekat selatan jumlah penumpukan sepeda motor (32 unit) melebihi kapasitas maksimal dari RHK tersebut yaitu 24 unit sepeda motor.

Demikian kesimpulan dari hasil penelitian tentang evaluasi pemanfaatan RHK Sepeda Motor pada simpang bersinyal di Kota Padang.

